

VEEDURIA AL PROYECTO DEL PASEO URBANO CARRERA QUINCE

CCB CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

CÁMARA DE COMERCIO
DE BOGOTÁ
Top. CCB0952
v.1 e.1 2do. Inf.



17621

La Cámara de Comercio de Bogotá y CORPOQUINCE, en su compromiso con la ciudad, presentan a la ciudadanía el segundo informe de la Veeduría al Proyecto Paseo Urbano Carrera 15, que adelanta el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU.

En este informe nos referiremos al desarrollo del proyecto durante los meses de octubre y noviembre de 1998, a la atención de las observaciones del primer informe por parte del IDU, y

Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social

A raíz del primer informe de la Veeduría, las innumerables quejas de la comunidad, la convocatoria de los comerciantes y el seguimiento permanente que realiza Corpoquince, durante el mes de noviembre se organizaron varias reuniones de la comunidad con el IDU, con Corpoquince y finalmente con el Alcalde Mayor. En este informe se presentan los compromisos adquiridos por la Administración Distrital para corregir las graves deficiencias que presenta el proyecto y que han afectado en medida significativa al comercio del sector.

El IDU contrata con el Consorcio Soto Páez las obras del Paseo Urbano del tramo entre las calles 72 y 94, por un valor de \$ 4.504.687.600 y un plazo de 9 meses. Las obras comenzaron el 25 de marzo de 1998 y deben terminarse el 21 de abril de 1999.

VEEDURIA AL PROYECTO DEL PASEO URBANO CARRERA QUINCE

El IDU contrata con el Consorcio Soto Páez las obras del Paseo Urbano del tramo entre las calles 94 y 100, por un valor de \$ 2.931.329.080 y un plazo de 9 meses. Las obras aún no se han iniciado y posiblemente comiencen en el próximo mes de enero de 1999.

SEGUNDO INFORME

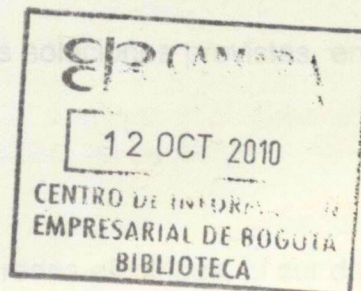
(Circulación Interna)

En la continuación nos referiremos al avance, los problemas y las soluciones de cada uno de los componentes del proyecto.

I. REDES DE SERVICIOS PUBLICOS

En el mes de octubre continuo la instalación de ductoría para la calle 82 hasta la calle 76. Las redes eléctricas enterradas ya han quedado en la zona de la posterior para la iluminación vehicular por el costado occidental, lo que ha permitido el ajuste de la iluminación de esta zona.

Santafé de Bogotá, Diciembre de 1998



VEEDURIA AL PROYECTO DEL PASEO URBANO CARRERA QUINCE

Segundo informe

INTRODUCCION

La Cámara de Comercio de Bogotá y CORPOQUINCE, en su compromiso cívico con la ciudad, presentan a la ciudadanía, el segundo informe de la Veeduría al Proyecto Paseo Urbano Carrera 15, que adelanta el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU.

En este informe nos referiremos al desarrollo del proyecto durante los meses de octubre y noviembre de 1998, a la atención de las observaciones del primer informe por parte del IDU, y a las expectativas que se plantean por el futuro del mismo.

A raíz del primer informe de la veeduría, las innumerables quejas de la comunidad, la convocatoria de los comerciantes y el seguimiento permanente que realiza Corpoquince, durante el mes de Noviembre se organizaron varias reuniones de la comunidad con el IDU, con Corpoquince y finalmente con el Alcalde Mayor. En este informe se presentan los compromisos adquiridos por la Administración Distrital para corregir las graves deficiencias que presenta el proyecto y que han afectado en medida significativa al comercio del sector.

El IDU contrato con el Consorcio Nieto Fajardo las obras del Paseo Urbano del tramo entre las calles 72 y 90, por un valor de \$ 4.504'887.559 y un plazo de 9 meses. Las obras comenzaron el 21 de julio de 1998 y deben terminarse el 21 de abril de 1999.

El IDU adjudicó el segundo tramo del proyecto, entre las calles 90 y 100, el 26 de octubre pasado al Consorcio 90-100 por un valor de \$ 2.931'329.080 y un plazo de 6 meses. Las obras aún no se han iniciado y posiblemente comiencen en el próximo mes de enero de 1999.

A continuación nos referiremos al avance, los problemas y las soluciones previstas, en cada uno de los componentes principales del proyecto.

I. REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS

En el mes de octubre continuo la instalación de ductería para redes eléctricas, al sur de la calle 82 hasta la calle 75. Las redes eléctricas enterradas han quedado en la línea de la postería para la iluminación vehicular por el costado occidental, lo que ha obligado el ajuste de la cimentación de esta ultima.

En cuanto a redes de acueducto, se adelantó la instalación de tuberías PVC de 12" y 4" de diámetro en el costado oriental. Uno de los tubos instalados estallo cuando se le hacían pruebas. Fue debidamente reemplazado.

Las empresas de teléfonos continuaron con la instalación de nuevos ductos en la zona. Se espera que estas actividades terminen durante lo que resta del año.

Con relación a la ampliación de las redes de alcantarillado, la Cámara de Comercio le escribió al gerente de la EAAB, solicitándole información sobre los proyectos previstos para solucionar este problema, sin recibir contestación aún. Se insistirá mediante derecho de petición. Informalmente tenemos conocimiento de la existencia de diseños, pero por su alto costo las obras no están aún programadas.

Dentro del contrato del IDU se realizarán algunas obras de alcantarillado de aguas lluvias. Básicamente consisten en la reubicación de sumideros que por las obras de andenes fueron suprimidos. Increíblemente, después de 11 meses de licitadas las obras, hoy no se cuenta con planos de estos trabajos aprobados por la EAAB y se están suprimiendo sumideros, ocasionando inundaciones de aguas lluvias, porque no se han construido los sumideros nuevos hasta tanto la EAAB no apruebe los diseños correspondientes.

II. ANDENES

El IDU atendió las observaciones sobre la baja resistencia de las plaquetas y ordeno aumentar su resistencia para que resistan el peso de un vehículo. Aunque no deberían encontrarse vehículos sobre el andén esto es un hecho, en especial en horas de la noche y en días dominicales y feriados.

También, el IDU ha venido reconsiderando el terminado irregular de los andenes por causa de las juntas profundas y anchas entre losetas. Hoy en día se están colocando las plaquetas mas cerca para dejar un menor espaciamiento en las juntas. Sin embargo, porque ya se habían fabricado las losetas, estas quedarán con el bisel en sus bordes que aumenta el ancho de dichas juntas, incomoda el caminar y el paso de coches y sillas de ruedas y permite la acumulación de tierra y polvo no deseable.

Para el segundo tramo del proyecto, recientemente contratado, las plaquetas no tendrán los biseles actuales, sus bordes serán redondeados suavemente y las juntas serán menos anchas y profundas. Aún no ha sido posible que el IDU logre plaquetas con bordes rectangulares y juntas a nivel de rasante, que sería lo ideal.

Pendiente se encuentra el rediseño de la estructura de soporte de las plaquetas. En la actualidad esta consiste en una capa de arena de peña suelta sobre un recebo compactado. A nuestro parecer este sistema no es confiable pues permite por efecto de las cargas y el trabajo de las aguas lluvias el hundimiento diferencial de las

plaquetas perdiéndose con el tiempo la uniformidad de rasante y la poca comodidad que podría tener hoy en día un peatón para caminar.

La Administración Distrital se encuentra estudiando un sistema constructivo diferente que permita contar con una base de mayor rigidez sin perder la filosofía del prefabricado: poderlo remover para la instalación de redes de servicios sin que se dañe y pueda ser reubicado en el mismo sitio. Confiamos que este nuevo sistema sea aplicado en el segundo tramo del proyecto y en el resto de la ciudad. Su costo inicial seguramente será mayor, pero considerando sus menores costos de mantenimiento y rehabilitación, a largo plazo será una alternativa económicamente mejor.

III. ARBORIZACION

En conjunto con el Mobiliario Urbano y el acabado de los andenes, la arborización define el proyecto paisajístico de la Carrera 15, por tanto la escogencia de las especies, su tamaño y su localización son actividades de gran importancia. Desafortunadamente, aún persiste una gran incertidumbre sobre el mismo.

Durante el desarrollo de la obra el contratista y el interventor verificaron que los ejes previstos por el diseñador para la arborización coinciden con las canalizaciones de las redes de servicios públicos y que los documentos de la licitación no indican en forma precisa los tipos de arboles que debían sembrarse.

Después de varias inspecciones de terreno, se determinó que tan solo es posible colocar un eje de arboles en el costado oriental (de los dos previstos) y ninguno en el occidental. Los dos ejes de arboles faltantes habría que sembrarlos en las zonas de antejardín para lo cual se debe contar con el permiso de los propietarios o con la solución jurídica que permita que el Distrito realice obras de adecuación en estas zonas.

Con la asesoría del Jardín Botánico, se escogió como especie única a sembrar en el Paseo Urbano de la Quince, el **Liquidambar**. Esta especie crece rápidamente hasta 10 a 15 metros de altura. Su copa tiene un diámetro entre 4 y 6 metros. De tronco recto de color grisáceo, circular de diámetro entre 30 y 40 centímetros, tiene copa en forma piramidal, poco densa y de ramas rectas de follaje verde claro. Sus raíces son profundas y poco ramificadas. Sus flores y frutos son de poco interés ornamental. Tolera las podas pero no es resistente en un medio urbano altamente contaminado.

Sería conveniente que se fueran sembrando la arborización pues requiere de un periodo de cuidado y observación de varios meses, durante el cual debe responder quien se encargue de esta responsabilidad, aún no definido por el IDU.

IV. ANTEJARDINES

El problema de las zonas de antejardin sigue sin resolverse. Desde hace más de dos meses el IDU hablaba de un posible decreto para la firma del Alcalde Mayor y a la fecha sigue siendo borrador. Dicho decreto autorizaría al IDU realizar las obras de andenes en las áreas de antejardin que actualmente tienen un carácter privado de destinación pública. La claridad jurídica del tema se requiere para:

- Acometer de forma integral el Paseo Urbano de la Carrera 15.
- Colocación de los ejes de arborización que faltarían en cada uno de los costados del proyecto.
- Instalación de las redes de gas domiciliario.

Otro de los problemas detectados por la veeduría fue el de sitios en la zona de antejardines que se inundaban por las aguas lluvias al quedar en un nivel por debajo de los nuevos andenes. El IDU instaló pasos de tubería por debajo de los nuevos andenes, drenando estos sitios hacia la calzada. Esto sólo fue posible en algunos casos puntuales. En los sitios que el empozamiento se causa por el hundimiento de la edificación los propietarios deberán resolver el problema con la instalación de una bomba sumergible usual en la mayoría de sótanos de parqueo.

El Director del IDU se comprometió en reunión con la Cámara de Comercio y Corpoquince, a invertir los rendimientos financieros de los recaudos de valorización del Eje 2, a la intervención de las zonas de antejardin. Con todo esto, la incertidumbre sobre el tema sigue siendo grande.

V. PARQUEADEROS

La supresión del parqueo en espina de pescado existente en la Carrera 15 y la colocación de bolardos en las calles aledañas, en especial las calles 85 y 90, generó un movimiento de protesta del comercio, el cual fue acompañado por la Cámara y Corpoquince, que ampliamente cubierto por los medios de comunicación, debió ser atendido directamente por el Alcalde Mayor. De las reuniones que se realizaron surgió un comité de seguimiento al problema, en el cual la CCB y Corpoquince participan activamente, en el cual el IDU informa al comercio las medidas que se están tomando para remediar tan grave problema.

El IDU se comprometió a:

- Agilizar la contratación de los parqueaderos subterráneos (son 4 sobre la carrera 15).
- Arrendar lotes vacíos para acondicionarlos como parqueaderos temporales.
- Señalizar la Carrera 15 con señales informativas sobre los parqueaderos existentes en la zona.
- Mantener las bahías de parqueo del proyecto y colocarles parquímetros.

- Colocar parquímetros en las zonas de parqueo en el espacio público para aumentar su rotación y por lo tanto su capacidad.
- Suspender la colocación de bolardos en zonas comerciales del sector.

La apertura de las licitaciones para la concesión de los parqueaderos subterráneos estaba prevista para el día 15 de diciembre de 1998. A la fecha de preparación de este informe era imposible cumplir con esta fecha. Confiamos en que esto ocurra durante el mes de enero de 1999.

En cuanto al arriendo de lotes vacíos, tuvimos conocimiento de algunas negociaciones, pero al parecer no concluyeron satisfactoriamente y el IDU no volvió a mencionar el tema.

La señalización de la carrera 15 con señales informativas de los parqueaderos existentes la realizó el IDU a finales del mes de noviembre y a resultado de gran ayuda para los conductores que deben hacer compras o diligencias en el sector. Las señales indican la localización de los parqueaderos y su número de cupos. Al frente del parqueadero también se instalaron señales informativas más sencillas que complementan a las primeras.

El IDU ha mantenido las bahías de parqueo temporal contempladas en los diseños. Se mejoro su presentación al dejarlas a nivel de calzada y no inclinadas como estaban previstas inicialmente. Se estudia el cambio en el diseño de los bolardos que no permitirán que los vehículos se suban al andén.

La adquisición y colocación de parquímetros esta en contratación por el IDU. Deben ser instalados próximamente y deberán tener un control estricto por parte de las autoridades de tránsito con la colaboración de los vecinos del sector. Los comerciantes deberán apoyar este sistema procurando su cuidado, propiciando la cultura de su uso y denunciando el vandalismo. La instalación de los parquímetros propiciara el uso de los espacios disponibles por compradores que no se demoran muchos y alejaran a aquellos propietarios de vehículos que trabajan en la zona y los dejan todo el día en un mismo sitio.

En reunión con el IDU se acordó la suspensión de la colocación de bolardos en zonas comerciales de la zona y la adecuación de bahías de parqueo para máximo cuatro vehículos en las calles 85 y 90 y en la Carrera 19. Dicha adecuación se realizaría de inmediato mediante la reubicación de bolardos previamente instalados moviéndolos hacia el andén.

Por otra parte, hemos recibido noticias alentadoras: las curadurías urbanas han aprobado varios proyectos de construcción de edificios de parqueaderos en el sector. La iniciativa privada, promocionada por los incentivos tributarios que propone el Alcalde Mayor en proyecto de acuerdo en tramite en el Concejo Distrital, seguramente resolverán el problema en el mediano y largo plazo.

VI. MOBILIARIO URBANO

El alineamiento de los postes de iluminación peatonal que se instalaron presentan dos inconvenientes:

- Reducen la movilidad por estar alineados sobre el borde los antejardines y no sobre el borde del andén. Deberían estar sobre la misma línea de la arborización, a 50 cms. del sardinel.
- Se dejan los tornillos de las fijaciones al piso al descubierto, desmejorando la presentación de las obras, dejando un estorbo para el peatón y generando elementos que han de requerir mantenimiento. Este detalle fue corregido en los planos del nuevo mobiliario para la ciudad y debe ponerse en práctica su solución.

Los postes de la iluminación vial se observan muy pesados. La tendencia mundial es la de reducir el tamaño de la postería para ampliar el espacio del peatón. Por otra parte esta postería está quedando cimentada encima de los ductos de energía, lo cual es antitécnico y podría generar problemas de estabilidad de los postes y de aplastamiento de los ductos. Definitivamente la ciudad requiere cada día con más urgencia la reglamentación del uso del espacio de los andenes y vías para una repartición técnica y razonable para la instalación de los servicios públicos.

VII. SEÑALIZACIÓN PREVENTIVA DE LAS OBRAS

La señalización en general es aceptable, pudiendo mejorar en cantidad y calidad. El Consorcio Nieto Fajardo aísla las zonas de trabajo de excavaciones, rellenos y colocación de pisos, con barreras de madera y cinta, procurando dejar un paso para los peatones por la zona de antejardines que no se ha intervenido. Sin embargo, en los sitios puntuales de acabado de cajas e instalación de luminarias, no se utilizan cerramientos o se instala una señalización precaria e insuficiente. Se observaron en las visitas de obra numerosas cajas abiertas con el consiguiente peligro para los peatones y excavaciones para sumideros o instalación de luminarias sin la debida señalización.

La ETB ha mejorado la señalización de sus obras de redes de teléfonos. Aún es deficiente la señalización de las otras empresas de servicios públicos que trabajan en el sector.

El IDU y las Empresas de Servicios Públicos de la ciudad deberían implementar sistemas de señalización de obras más modernos, reflectivos y livianos. Nos referimos a barreras y párales de material plástico y colores reflectivos de fácil instalación y retiro, que se utilizan en Europa y Norteamérica.

VIII. CUMPLIMIENTO DE LAS METAS CONTRACTUALES

En el cuadro No. 1 se observa la inversión programada versus la inversión realizada por el Consorcio Nieto Fajardo durante los meses de Julio a Octubre de 1998. En el mes de octubre se realizó la mayor inversión mensual hasta la fecha: \$ 503.4 millones. Sin embargo esta cifra tan solo correspondió al 84.8% de la meta contractual para ese mes.

Aunque el contratista ha mejorado sus rendimientos y por tanto la inversión ejecutada, ha incumplido las metas mensuales previstas por el contrato.

Cuadro No. 1
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores mensuales)

MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Julio	69,4	0	0,0%
Agosto	320,6	67,3	21,0%
Septiembre	584,1	266,8	45,7%
Octubre	593,6	503,4	84,8%

Esta situación la observamos de manera gráfica en la Figura No.1.

En el cuadro No. 2 y en la figura No. 2 se observa el comportamiento de la inversión del contrato de obra del Consorcio Nieto Fajardo de manera acumulada en los primeros cuatro meses de ejecución. Se observa que aunque el nivel de ejecución ha venido en aumento, a finales de octubre se presentaba un atraso en la ejecución del contrato de \$ 730.2 millones, equivalente al 46.6% de la meta acumulada para esta fecha.

Cuadro No. 2
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores acumulados)

MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Julio	69,4	0	0,0%
Agosto	390	67,3	17,3%
Septiembre	974,1	334,1	34,3%
Octubre	1567,7	837,5	53,4%

Aparentemente el contratista debía ser multado por el IDU por el atraso que muestra la ejecución del contrato. Sin embargo, la interventoría ha reconocido que las causas de los atrasos no son imputables al contratista, por lo cual no será multado. Esas causas se mencionaron en el primer informe de la veeduría de la CCB y son: deficiencias de los planos de construcción, topográficos, de diseño geométrico, acueducto, alcantarillado y eléctricos.

Figura 1 - Programación vs. Ejecución mensual

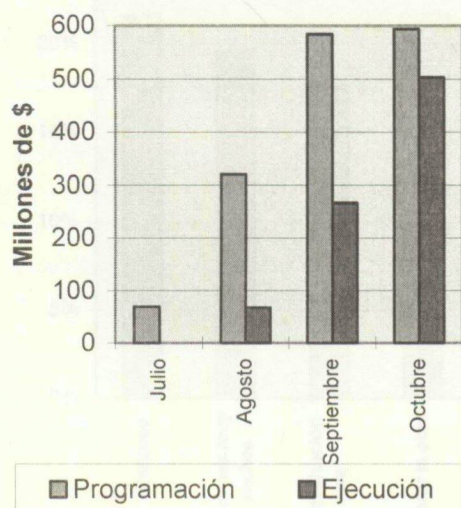
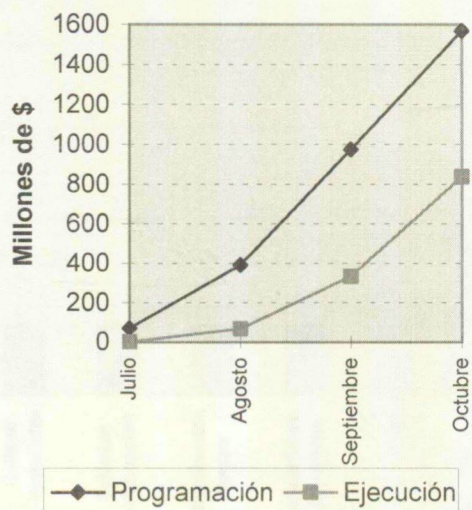


Figura 2 - Programación vs. Ejecución Acumulada



La interventoría le solicitó al contratista una nueva programación de las obras. Este paso un programación con un mayor plazo en tres meses que no fue aprobado. A la fecha no se conoce la reprogramación del contrato.

IX. INQUIETUDES Y SUGERENCIAS DE LA COMUNIDAD

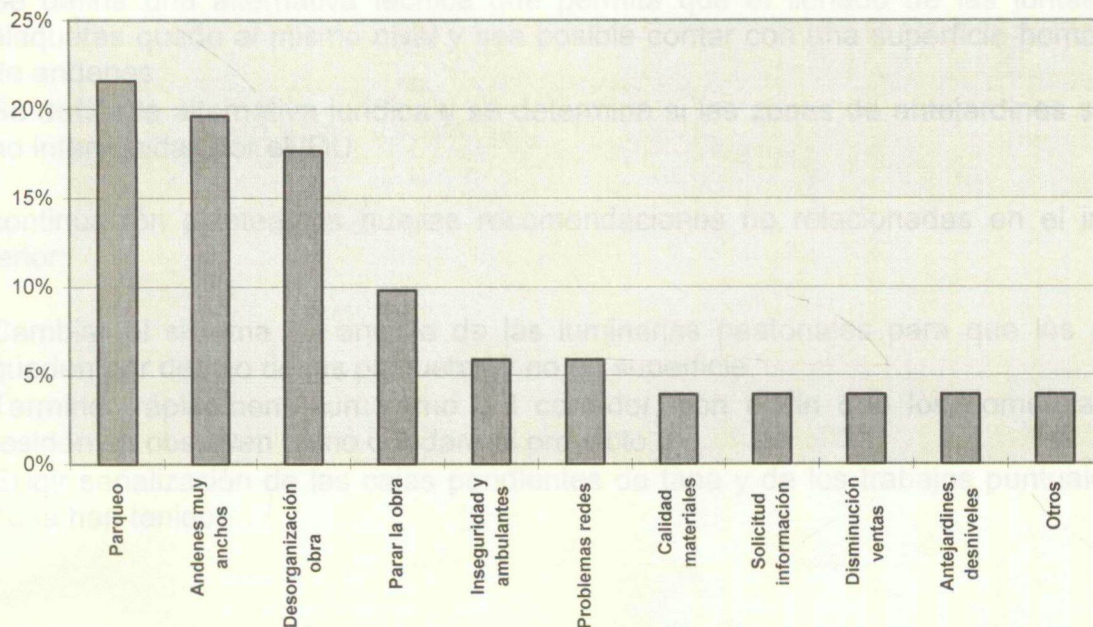
A través de los buzones y la línea directa la Veeduría recibió de la comunidad varias quejas y sugerencias sobre la obra. Estos son los resultados del periodo comprendido entre el 1 de octubre y el 30 de noviembre del año en curso :

En total se recibieron 51 volantes con quejas y sugerencias durante este periodo. Sólo dos llamadas telefónicas. Como se aprecia en el gráfico los temas que generan las mayores quejas con un resultado similar son: Falta de Parqueo(21%), ancho exagerado de los andenes y disminución de ancho de la calzada (19%) y desorganización de la obra (18%). En este último caso las mayores quejas son por la demora en la recolección de desechos y basuras y por la desorganización de los materiales que impide el paso de los peatones.

Un porcentaje significativo (10%) propone que se suspenda la obra y se replanteen los temas críticos antes de seguir adelante.

Con relación al informe anterior, la queja por la eliminación de los parqueaderos en espina de pescado o sobre el andén sigue siendo la de mayor insistencia. Aparece con

Figura 3 - Sugerencias y Quejas



una gran proporción la queja por el tamaño, un tanto exagerado según la comunidad, de los andenes. Esta queja se relaciona con la anterior, porque se opina que podrían haberse dejado mayor número de bahías de parqueo y aún así quedarían muy buenos andenes. Por otra parte, se mantienen con una proporción significativa las quejas por desorden en el manejo de las obras, relacionadas con el retiro de escombros, daños en líneas telefónicas y señalización.

X. RECOMENDACIONES

Reiteramos algunas recomendaciones dadas en el informe anterior y que aún no se han tenido en cuenta o se han iniciado acciones muy tímidamente:

- Permitir el parqueo provisional tarifado en paralelo sobre el carril izquierdo de la Carrera 15, hasta que se construyan y se pongan en funcionamiento los parqueaderos subterráneos.
- Sacar del corredor todas las rutas ilegales de transporte público.
- Trasladar las rutas de buses que circulan por la Carrera 15 a la Avenida Caracas o Autopista Norte, mientras se acaben las obras de remodelación del corredor.
- Se inicie de inmediato la siembra de la arborización del proyecto en los lugares que las redes de servicios públicos lo permitan.
- Se defina una alternativa técnica que permita que el llenado de las juntas entre plaquetas quede al mismo nivel y sea posible contar con una superficie homogénea de andenes.
- Se defina la alternativa jurídica y se determine si las zonas de antejardines serán o no intervenidas por el IDU.

A continuación planteamos nuevas recomendaciones no relacionadas en el informe anterior:

- Cambiar el sistema de anclaje de las luminarias peatonales para que los pernos queden por debajo de las plaquetas y no en superficie.
- Terminar rápidamente un tramo del corredor, con el fin que los comerciantes y residentes observen como quedara el proyecto.
- Exigir señalización de las cajas pendientes de tapa y de los trabajos puntuales que no la han tenido.



17621

FECHA DE VENCIMIENTO

F-13211
Oct./97

29-2-03

BIB